

Tag mig med!

VINKAR OCH RÅD FÖR CYCLISTER.

1900

Gynna velocipedsporten

genom att ingå i

Finska Cyclistförbunden.

Årsavgiften är endast 3 mk, hvartill första året kommer en inskrifningsavgift af 1 mk. Förbundsmärket i silfver och emalj kostar 4 mk. Anmälan kan ske i

G. F. Stockmanns Velocipeddepot.



Helsing-
fors Ve-
lociped-
klubbs

Program för 1900

Den 6 Maj inbjudas stadens velocipedister att deltaga i en *vårparad med musik*. *Samling kl. 1/2 9 f. m. å Kaisaniemi plan.*

- 27 • Vårtäflan å Djurgårdsbanan.
- 12 Aug. *Internationell täflan* å Djurgårdsbanan.
- 9 Sept. Hösttäflan å Djurgårdsbanan.

OBS! H. V. K. medlemmar half inträdesavgift.

Utfärder anordnas af ridcheferna. Nya medlemmar välkomna. Anmälan sker genom medlemmar eller hos klubbens sekreterare Trekanten 9.

Cleveland

Amerikas bästa
Velociped

Pris: Fmk 325, 375 & 465.

Kedjelösa Fmk 525.

velocipedernas mest framstående öf-
verlägsna egenskaper äro deras starka
och sinnrika konstruktion, deras otro-
ligt lätta gång och deras säregna, ele-
ganta utseende.



Frittloppande bakhjul
leveras på skild beställ-
ning utan extra debitering.

Cleveland-Generalagentur,

Mikaelsg. 19
Telef. 20 17.

Han: »Hvilket namn bär Er velociped?»

Hon: »Vill Ni veta fabriakens namn eller vill Ni veta
det namn pappa nyligen gaf den då han stupade
öfver den i vår mörka tambur?»

**Största och bäst sorterade
möbelaffär i Finland**

John Paischeff,

Helsingfors, Brunnsgatan 12.

Ständigt rikhaltigt lager af alla slags

MÖBLER.

Husqvarna

Velocipeder,

Symaskiner &

Gevär.

— På lager delar af alla slag. —

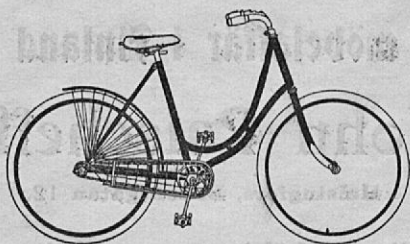
Elektriska Sliperi, Polerings & Reparationsverkstad.

Husqvarna General Depot.

Central Passagen. Tel. 1847.

A. »Är din fru ej rädd att åka velociped?

B. »Åh nej, hon är ej rädd, men väl de som möta henne».



STOR SLUTREALISATION

Till **inköpspriser** och **därunder** slutrealisera vi hela vårt lager, bestående af de **omtyckta** och **välkända**

Columbus Velocipederna,

Velocipedtillbehör m. m.

Finska Velocipedaffären

Helsingfors, V. Henriksg. 16.

Från en modärn roman.

»Med krossadt hjärta och velociped blef Edvard lig-gande i diket medan den tillbedda *stolt spurtade därifrån.*

Tabell öfver utväxling.

Utväxlingen bestämmes sålunda: multiplicera diametern af bakre hjulet med antalet kuggar å utväxlingshjulet och dividera det erhållna talet med antalet kuggar på bakre hjulet.

T. ex. $28 \times 20 = 560 : 7 = 80''$.

Önskar man veta »utväcklingen», d. v. s. den sträcka, som en velociped tillryggalägger genom ett hvarfs trampning, så multiplicerar man utväxlingstalet med talet 3,14. En velociped med 80'' utväxling löper således 21 (finska) fot då man trampar ett hvarf.

28 tums drifhjul.				
Antal kuggar å växelhjulet.	Antal kuggar å bakhjulsnaven.			
	7	8	9	10
16	64	56	$49\frac{7}{8}$	$44\frac{4}{5}$
17	68	$59\frac{1}{2}$	$52\frac{8}{9}$	$47\frac{3}{5}$
18	72	63	56	$50\frac{2}{5}$
19	76	$66\frac{1}{2}$	$59\frac{1}{9}$	$53\frac{1}{5}$
20	80	70	$62\frac{2}{9}$	56
21	84	$73\frac{1}{2}$	$65\frac{2}{9}$	$58\frac{1}{5}$
22	88	77	$68\frac{4}{9}$	$61\frac{3}{5}$
23	92	$80\frac{1}{2}$	$71\frac{5}{9}$	$64\frac{2}{5}$
24	96	84	$74\frac{8}{9}$	$67\frac{1}{5}$
25	100	$87\frac{1}{2}$	$77\frac{7}{9}$	70
26	104	91	$80\frac{8}{9}$	$72\frac{4}{5}$
27	108	$94\frac{1}{2}$	84	$75\frac{3}{5}$
28	112	98	$87\frac{1}{9}$	$78\frac{2}{5}$

Oerhördt.

A.: »Jag har hört att en anarkist i går blef fasttagen med en helvetesmaskin i sin ego.»

B.: »Hvad var det för en maskin?»

A.: »En velociped.»

Wiener Möbel-Nederlaget

Fabiansgatan N:o 16.

Föreningsbankens hus.

Tillvärfvar och försäljer allt hvad
till en väl sorterad möbelaffär hör.
Hela ruminredningar i olika stilarter ut-
föras. Kostnadsförslag på begäran gratis.

Största urval af Wiener Järn-
trädgårdsmöbel, Järnsängar, Bryssel-,
Axminster-, Juste- och Cocosmattor.

Sportkärror för barn från Fmk
ll: — till högre priser.

Samma sak.

Vännen: »Hvarför ligger du inne på soffan i detta
härliga väder? Tag dig en tur på velociped!»

Cyklisten (nybegynnare): »Om jag ligger inne eller
ute»

Velocipedister försäkra Eder

i

Olycksfallförsäkrings-Aktiebolaget

KULLERVÖ!

?HVARFÖR? underlåta förmögna och bildade personer ofta att **försäkra sig?**

D Ä R F Ö R, att de anse **olycksfallförsäkringen** i främsta rummet vara afsedd för **öfvergående skador.**

MEN MÄRK VÄL, att en bildad person bör främst **försäkra sig för**

Dödsfall och Invaliditet. . . .

En försäkring i

KULLERVÖ kan afslutas äfven genom brevexling och utgör årspremien för en **fullständig försäkring** i I klass å

Fmk 10,000 endast **Fmk 20: —.** Läkareundersökning icke erforderlig.

Alla slag af olycksfallförsäkringar meddelas till förmånligaste villkor och absolut billigaste premien.

Velocipedåkning, jagt, fiske, ridt och gymnastik m. fl. slag af sport inbegripas i försäkringen till normal premie.

Äfven en cyklist.

»Låna mig din velociped!»

»Men du kan ju ej åka.»

»Nej, men jag ville åtminstone en gång leda den genom gatorna.»

Velocipeder

af

utmärkta fabriķater

äfvensom

Velocipedtillbehör
realiseras

med stor rabatt, en del till
inköpspris och därunder.

Brandt & Blomberg.
Mikaelsgatan 19.

Den kvinliga täflingsryttaren.

»Huru tyckte ni om täflingen i går, herr Rullander?»
»Mycket bra, men jag beklagar att ni blef slagen!»
»Ja, men hur såg jag ut?»

Saison 1900.

„Wolff” (Amerika)
„Panther”
„Brennabor” } Velocipeder.

Alla slags
delar och tillbehör.

Reparationer

af

Velocipeder

utföres omsorgsfullt och billigt,

Alex. Pelanders Velocipedaffär

Inneh.: Emil Helin & K. Wasiljeff.

8 Fadiansgatan 8. Telefon 27 80.

Nog anledning.

»Är det sannt att du skall börja täfla på velociped?
Har du några anlag därför?»

»Jag tror det! Redan som barn bröt jag två gånger
af mig nyckelbenet».

CARL JACOBSEN & C.O.

Velociped-afdelning.

Helsingfors.

Monarch.

Defiance.

Phoenix.

Buffalo.

Dessa välkända och utmärkta velocipeder
tarfva ingen ytterligare rekommendation. Deras
stora spridning och det erkännande de hafva
rönt, torde vara den bästa garanti för deras
kvalité och hållbarhet.

Katalog sändes på begäran.

Säkert tecken.

A.: »Vår vän Gustaf är förälskad.»

B.: »Hur vet du det?»

A.: »Jo, jag såg honom åka på sin bästa tandem
tillsammans med ett fruntimmer, som vägde åtminstone
sina modiga 140 kilo.»

Då undertecknade från flera håll blifvit anmodade att skrifva något om velocipeden, dess skötsel m. m., göra vi det ej med anspråk på, att vårt lilla inlägg i saken skulle utgöra något absolut koncist rättesnöre för hvarje cyklist. Vi vilja endast i största kort-het framhålla, hvad vi genom en flerårig erfarenhet, både af turistfärder och af affärs-praktik i velocipedbranchen inhämtat, äfvensom meddela råd och vinkar åt »icke förståsigpåare» vid köp af velocipeder, vid de första försöken att styra stålhästen och om den för hvarje cyklist erforderliga kunskapen om velocipedens skötsel.



Vi hoppas på läsarens öfverseende och välvilja.

Oaktadt velocipedaffärernas antal i vår goda stad på senaste tider betydligt decimerats, finnas dock en 6 å 7 sådana kvar, och gör ni ett besök hos dessa, kan ni konstatera ett egendomligt faktum. Hos hvar och en stå till salu »verldens absolut bästa och erkänt först-klassiga

Sportmössor hos **Joh. Wecksell.**

stort urval

Unionsgatan 30.

fabrikat», och hvad som är ännu egendomligare är, att dessa fabrikat betydligt vexla i pris. Hos en erhåller ni den bästa velocipeden till ett pris af 500 mk, hos en annan till 400 mk, hos en tredje till 300 mk och så vidare. Är icke detta egendomligt? Ja visst! För ett par år sedan var det ännu värre. Herr H. sålde till 300 mk samma velociped, som herr M., hvilken dock innehade general-agenturen för fabrikatet, med godt samvete sålde till 550 mk, och hvarje handlande kunde för er uppgifva inköpspriset på en konkurrents maskin.

Vi konstatera dock med glädje, att numera en sundare anda försports i velociped-geschäftet. Allmänheten har lärt sig, om också endast i ringa grad, värdera velocipeder, och s. k. velocipedsvindlare hafva funnit det bäst att taga sin Matts ur skolan. Men ett sätt, som man väl knappast kan kalla annat än skoj, florerar numera. Vi syfta på velocipedauktionerna. En stående annons i tidningarna har blifvit: »Ett parti nya, prima velocipeder bortauktioneras för utländsk firmas räkning» etc. Man auktionerar och folk köper vildt. Priset varierar från 100 - 150 mk. Tror någon tänkande människa, att man för c:a 100 mk kan erhålla en något så när användbar velociped? En god velociped kostar i inköp från 270—370 mk, och de, hvilka försäljas på auktion, kosta i genomsnitt 80—100 mk. De äro velocipeder till namnet, men ej till gagnet, fabrikerade som de äro af billigaste material och på enklaste sätt. I stället för svarfvade koner och skålar af stål hafva de stansade af järn, i stället för utborrade stålafvar på hjulen hafva de presade dylika af plåt o. s. v., o. s. v. De maskiner, som försäljas på auktion äro mestadels sådana, som en affärs-

Stråhattar hos **Joh. Wecksell.**
 för herrar & damer Unionsgatan 30.

man ej utan att kompromettera sin affär kan sälja i butiken. Vi afråda hvar och en från dessa auktions-velocipeder. En och annan gång händer väl, att bland auktionsmaskiner finnes någon bättre velociped s. s. på pantgods och konkursauktioner, men ytterst sällan, ty affärsmannen drager nog försorg om, att bättre velocipeder ej auktioneras bort. Vårt råd är: köper ni en gång en velociped på auktion, så tag åtminstone med er en fackman, ty han kan vid första ögonkastet se, om maskinen är mycket dålig, dålig, passabel eller god. Köper ni åter en *god* velociped hos en *välkänd* firma, så tillförsäkrar ni er en angenäm sommar och kan ni, då ni åter säljer maskinen, betinga er ett något så när godt pris för den.

Då ni köper en velociped, så känn ej, som vanligtvis fallet är, på ringarna för att erfara, om de äro hårda eller mjuka, ty det beror på pumpningen. Försök ej om pedalerna gå rundt, ty det göra alla pedaler, utan:

fatta tag med ena handen i styrstången, lyft upp framhjulet från golfvet, fatta med andra handen om ena gaffelslidan! Stöd tummens nagel mot hjulskenan, och gif en sväng åt hjulet! Gifver hjulet små stötar åt tummen, är det illa riktadt. Förfar på samma sätt med bakhjulet!

Ekrarna i hjulet böra vara dubbelförstärkta, d. v. s. tjocka i båda ändarne, men aftunnade på midten. Ekrarna måste dessutom vara väl spända, så att de gifva en klar ton från sig, då man knäpper på dem som för att spela harpa.

Ställ velocipeden upp och ned, vefva långsamt kring bakhjulet och tryck ett finger mot kedjan! Är den då ställvist spänd, ställvist slak, äro kedjehjulen antingen ovala eller sneda, eller ock är keden ojämn.

Filthattar hos **Joh. Wecksell.**

styfva & mjuka **Unionsgatan 30.**

Lyft maskinen från golfvet, och hjulen böra rulla så, att ventilerna guppa upp och ned flera gånger.

Lyft maskinen, skaka den och vänd den upp och ned flera gånger! Märker ni då ett skrammel i ramrören, berör det därpå, att vid ramens hoplödning smärre messings- eller kopparbitar fallit uti rören. De komma då att, så länge ni har velocipeden, förorsaka att den skramlar. Undersök om bromsen fungerar väl! En god velociped har alltid en effektiv broms.

En prima velociped är alltid enkel till sitt utseende. Fernicklingar, guldlinjer, blommor och öfrig bondgränlåt, målad på ramen, fördyrar onödigtvis, och känneteckna vanligen en sämre maskin.

Föredrag en svart emaljerad velociped! Den svarta emaljen är den mest hållbara.

Komma vi så till *ringarna*. Ett stående diskussionsämne mellan cyklister är, hvilken ring som är att föredraga.

Vi skulle vis à vis systemet vilja indela ringarna i tvänne kategorier, d. v. s. dubbla och enkla. Af dessa är onekligen den dubbla ringen att föredraga framom den enkla.

Hvarför framhålla flera velocipedhandlande den enkla ringen?

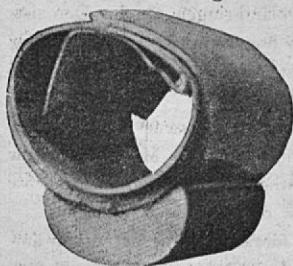
Jo, helt enkelt för att den är billigare, och de förtjäna mera genom att montera sina maskiner med sådana ringar. Men den enkla ringen har en stor nackdel. Den är svår att reparera vid inträffande genomsting. Med de enkla ringarna följer nog en reparationsask med verktyg och en illustrerad bruksanvisning, hvaraf framgår, att reparation af dessa ringar utföres på det aldra enklaste

Sidenfelb-hattar hos **Joh. Wecksell.**

prima kvalité

Unionsgatan 30.

och snabbaste sätt i världen medelst en liten metall-spruta, som stickes i det punkterade stället och fylles med gummilösning. Lösningen pressas in i ringen och tilltapper hålet, så att ringen genast är användbar. Det låter enormt enkelt, isynnerhet om säljaren står bredvid och förklarar metoden. — Är det då i sjelfva verket så enkelt? Nej absolut icke. Att reparera en enkel ring är som att spela på lotteri. Det lyckas knappast en gång af tio. Vi hafva sett, huru velocipedmontörer till profession timme efter timme uppbjudit all sin skicklighet för att reparera en enkel ring utan att lyckas. Huru vill man då, att en vanlig dödlig, med ledning af en bruksanvisning på engelska språket, skall lyckas i denna svåra operation? Ännu värre är det om ringen får sig en större skåra, eller att genomsting inträffar på ringens undre sida, (som kan ske då t. ex. en eker i hjulet brister och äter sig in genom gummiet). I detta senare fall måste ringen ovillkorligen repareras hos en gummimakare. Köp er aldrig en enkel ring, i synnerhet om ni tänker bege er ut på en längre turistfärd!



Tubring.

Den dubbla ringen är visserligen något tyngre än den enkla, kanske $\frac{1}{4}$ kilo, men hvad betyder det? En kilos vikt mer eller mindre på en velociped värkar rakt intet. Den dubbla ringen är åtminstone lätt att reparera.

Det finnes äfven flera slag af dubbla ringar. Dessa skulle vi äfven vilja

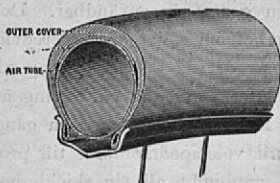
Helsingin Polkupyöräpaja.

K. Rautanen & C:o.

Erikinkatu N:o 11.

Telefooni 36 58.

klassificera i ringar, hvaruti såväl yttre som indre ringarna utgöras af slang (s. k. Morgan & W. systemet) och ringar, hvaruti den indre är slang, men den yttre en flat



Dunlop-ring.

skyddsmantel (det s. k. Dunlop-systemet). Af dessa är den senare ovillkorligen den bästa och äfven den mest använda. Af detta system finnas äfven olika konstruktioner: *Dunlop-ringen*, som förr hade den olägenheten, att den var svår att taga lös från hjulskenan, genom att metalltråden i skyddsplattans kant ej var det minsta töjbar. Nu däremot gör man denna tråd tunnare, men tredubbelt virad (s. s. å original-Dunlop & Hermes), hvilket gör ringen lättare löstagbar, samt *Kontinental-systemet*, som visserligen gör ringen tyngre, men lätt löstagbar. Denna ring har framom Dunlop-ringen fördelen att utmärkt väl skydda luftslangen från bl. a. mellan ringen och hjulskenan inträngande sandkorn. Af detta system finnas flera fabrikat, s. s. Hannover kontinental-, Clincher-, Palmer- ock Cleveland-ringen m. fl. Den sistnämnda förtjenar ett mention honorable för en egendomlig konstruktion, hvarigenom ståltråden i ytterringens kant efter behag kan spännas eller lösas.

De s. k. *Morgan & Wright*-ringarna äro elastiska och behagliga att åka på, och den äkta M. & W.-ringen har ett alldeles utomordentligt godt gummi, men tarfva en tidsödande reparation, då de drabbas af punktur.

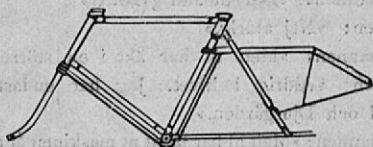
En *kedjelåda* är ej att förakta, isynnerhet om ni ämnar bege er ut på längre turistfärder, men välj en som

Helsingin Uusi Polkupyörätehdas.

Aleksanterink. 48. Telef. 28 63.

Reparationer utföras, snabbt, väl o. billigt.

är möjligast damtät. Då ni köper velocipeden, se till att ni får alla tillbehör med: pump, reparationsask, nycklar, oljekanna, broms & smutsskydd. Föredrag smutsskydd af trä. De skramla ej. Ett lämpligt skydd är äfven ett sådant af tyg. Det är lätt löstagbart, skramlar ej, men skyddar både en sjelf och velocipeden från af hjulen uppkastad smuts. Kostar från 2—5 mk.



Löstagbart smutsskydd.

Glöm ej ringklockan! Polisen älskar att höra dess melodiska klang.

Garanti. Så godt som hvarje velociped säljes med, som det heter, »ett års garanti för material och fabriktionsfel.» Detta uttryck är ganska approximativt. Det har ofta händt, att personer som velat taga denna garanti i anspråk, af affärsmannen erhållit det besked, att den eller de odugliga delarna först måste sändas till fabriken för att undersökas, hvarför man först om 6 å 7 veckor kan erhålla nya. En sådan garanti är naturligtvis af noll och intet värde. Lika litet som affärsmannen kan af fabriken påräkna garanti å billiga, s. k. dussinvelocipeder, lika litet kan ni lita på den garanti han utlofvar, såvida han ej sjelf iklädt sig risken. Saken kan alltid kringgås. Se här en liten historia.

»I en velocipedaffär här i staden träder in en herre-

Billig Velocipedremont

hos **Hugo Hellman.**

1. Östra Henriksgatan 1. Tel. 13 01.

man med en söndrig velocipedram i ena handen och ett garantibevis i den andra. Han påyrkar i milda ordalag gratisreparation på grund af garantin.

Affärsmannen synar noga det skadade stället och säger, att han ej kan lämna garanti på grund af att felet uppkommit genom vårdslös ridt.

Kunden: »Jag har alltid åkt med största försiktighet.»

Aff.:mannen: »Har ni aldrig fallit?»

Kunden: »Nej aldrig.»

Aff.:mannen: »Men ni har åkt i en större grop.»

Kunden: »Aldrig i lifvet. Jag har endast åkt i Kajsaniemi och Djurgården.»

Aff.:mannen: »Men ni har lånat ut maskinen åt en vän.»

Kunden: »Nej.»

Aff.:mannen: »Har ni då aldrig lämnat maskinen utan tillsyn?»

Kunden: »Javisst, en och annan gång har jag lämnat den utanför Alphyddan.»

Aff.:mannen: »Nå, där ha' vi det. Det är ju klart att någon annan varit och åkt på den under tiden. Huru tycker herrn att vi kunna lämna garanti åt en person, som ej tager vara på sin velociped?»

Kunden (argt): »Jaha, jaså, och då har väl någon tordyffel med för mycket eftertryck slagit sig till hvila på den. Ajö!»

Liknande garanti-episoder kunna vi uppräknat rätt många.

Ärade velocipedköpare, lägg dessa våra ord på hjärtat! — *Den bästa garanti ni kan erhålla på er velociped är att köpa en god sådan*, en velociped, om hvilken icke ens konkurrenterna kunna säga, att den är dålig.

Helsingfors Velocipedklubb

Vårparad den 6 maj.

När ni köpt en velociped, så försök ej bestiga den, innan ni kan åka säkert. I hvarje velocipedaffär kan ni få låna en öfningsvelociped för att inhemta de första vinglingarna på. Får ni dessutom låna en instruktör, så dess bättre; han lär er nog de första trampningarna.

Men om ni bor på landet och just fått maskinen er tillsänd, men ej har att som lärare tillgå en van velocipedist, så — pumpa först ringarna, och det ganska hårdt, så hårdt att ni, då ni omfattar ringen med båda händerna, så att fingerspetsarna omsluta den och hvila mot hjulskenan, samt trycker tummarna kraftigt mot gummit, ringen ej ger efter mer än högst obetydligt.

Olja velocipeden! Olja skadar aldrig.

Linda om styrstång och korkhandtag med styft papper, på det att ej förnicklingen skråmas, då ni gör er första kullerbytta! Sök sedan upp den bredaste landsväg i omnejden och börja på med friskt mod! Ett gammalt sätt att lära sig den svåra balancerkonsten är: ni skrufvar bort pedalerna, helst pedalfefvarna med och sänker sadeln så lågt som möjligt. Sätt er gränsle öfver maskinen i en lindrig utförsbacke och sparka er framåt! När ni fått fart, så försök att kröka knäna så att fötterna ej vidröra marken! *Vänd framhjulet ditåt velocipeden vill falla;* däri består hela principen vid velocipedåkning.

Öfveransträng eder ej, håll på endast i 10 minuter och hvila er 15. Efter en stund kan ni nog styra velocipeden. Skrufva då åter på pedalerna, försök nu att trampa, men håll er alltid beredd att taga emot med foten, ifall det skulle bära omkull! — När ni kommit så långt, att ni kan styra och trampa er velociped, skall ni lära er att stiga på och af.

Helsingfors Velocipedklubb

Täflan å Djurgårdsbanan den 27 maj.

För en herre: — Ni ställer er i en mindre utförs backe med venstra foten på uppstigningsjärnet, omfattar kraftigt styrstången med båda händerna, ger med högra foten fart åt maskinen och reser er upp, så att kroppstyngden hvilar på venstra benet. Försök sätta er ned i sadeln, utan att dock löstaga venstra foten från stegpinnen! Passa på, då högra pedalen är i sitt högsta läge, att placera högra foten på den! Trampa så framåt några slag, och flytta hastigt venstra foten på dess pedal! Då ni vill stiga af, hvilket ni bör göra endast då velocipeden har sakta fart, så förfar på samma sätt, men då i omvänd ordning! Då ni blir skickligare bör ni äfven kunna stiga på och af utan att begagna er af uppstigningsjärnet. Då stiger ni på sålunda, att ni ställer er på venstra sidan om maskinen och placerar venstra foten på dess pedal, då denna är horisontelt framåt. Luta maskinen något åt höger! Trampa häftigt ned med foten (venstra), luta i samma ögonblick kroppen något framåt och sväng högra benet öfver sadeln! Ni lär er stiga af på samma sätt, blott att pedalen då bör vara i rätt motsatt läge. Detta på- och afstigande bör ni lära er både från högra och venstra sidan. Det sker snabbast och kan rädda er ur många kritisk situation.

För damer är det vanligaste och tillika enklaste sättet: — Ni står vid sidan af maskinen, hvilken ni lutar något emot er, och ställer motsatta pedalen vågrätt framåt. Den fot, som är närmast velocipeden, placerar ni på pedalen och höjer er hastigt upp på maskinen. — Ni bör ej stiga af, innan velocipeden (genom att ni bromsar) har alldeles obetydlig fart. Annars blir ett fall den omedelbara följden.

Helsingfors Velocipedklubb

Internationell täflan den 12 Augusti.

Då ni lärt er upp- och afstigning, så lär er vända! Vänd åt höger och venster, gör långa vändningar, tvära vändningar, S-formiga vändningar! Åk i en åtta så liten som möjligt. Lär er åka möjligast sakta! Dessa öfningar tarfa nog en rundlig tid, men de äro nödvändiga, ifall ni beger er ut på trafikerade vägar och gator.

När ni nu kan beherska er velociped, så gif akt på, hurudan ställning ni intager på den! Likasom man vid ridt med häst försöker intaga den mest lediga och otvungna ställning, så bör man äfven göra det på velociped. Det är lika mycket en styggelse att se en ung man ligga på mage på velocipeden, likt en apa på en slipsten, som att se en dam sitta långt bakut som i en länstol med styrstången upphissad likt bramrån på en skuta.

För damer såväl som herrar gälla samma regler vis-à-vis sättet att sitta på velociped. Sadeln bör höjas så mycket, att man med sträckt ben och tåna böjda uppåt med vristen kan beröra pedalens undre sida, då denna är i sitt lägsta läge. Vidare bör den lodräta linie, som tänkes dragen från sadelns främre spets, falla högst 3 tum bakom midtellagret. — Är sadeln längre bakåt eller framom midtellagret, uppstår orätt och tröttande trampning.

Styrstången skall vara i jemnhöjd med eller högst ett par cm. högre än sadeln.

Om ni iakttaga detta sätt, så erhåller ni en ledig och naturlig ställning på maskinen. Därtill skadas velocipeden ej vid ridt på gropig väg, ty genom att ni stöder på både styrstång och pedaler, fördelas vigten jämnt på båda hjulen.

Beger ni er ut på en turistfärd, så belasta ej er maskin med packning både fram och bak, ramväskor af

Helsingfors Velocipedklubb

önskar nya medlemmar välkomna.

enorma dimensioner o. s. v., utan anlita jernväg eller ångbåt för transporten af er schantila yttre menniska, ty af tung packning blir maskinen svår att manövrera, ni finner er ovig och kan lätt komma att formera närmare bekantskap med landsvägsdiken och andra naturföreteelser.

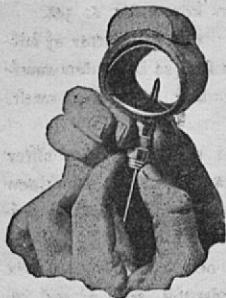
Töm från er verktygsväska söhndriga skiftnycklar, toma oljekannor, rostiga kulor och andra småsaker, som ni, vid senaste rengöring af maskinen, ej funnit plats för, men tag med er en god pump med hel slang, en användbar skiftnyckel, ventilgummi (om ni har Dunlop-ringar), oljekanna, reparationsask och — detta opus! Se där allt! Ären i flere i sällskap, så fördela jemnt några ekrar med nippels, skrufvar, muttrar, en mindre fil och, om ni är ömtålig om edra vador, hundraketter.

Klädseln: (för herre förstås) knäbyxor, en tjock ylle-skjorta, rock, som kan knäppas igen under haken, mössa med skärm och Cyklistförbundets märke uti, samt regn-rock, hvilken ni rullar hop på styrstången. — Är ni fåfång, så glöm ej mustaschformare, men den är ej absolut nödvändig.

Om missöde inträffar, så uppgif ej allt hopp om att kunna fortsätta, ty missöden inträffa alltid. Det är endast i vissa kataloger man får läsa om, huru en Jones eller Smidt hjulat jorden rundt, utan att ens behöfva lösa en mutter i sin maskin. — När det händer er en malör å maskinen, och ert eget ljusa förstånd ej räcker till att afhjelpa skadan, så kan ni gerna konferera med den första bästa smed eller bleckslagare ni får tag i, men akta er för att lemna smed John på tu man hand med er velociped, ty i sådant fall handterar han den med städ och slägga, som han är van vid reparation af linealkärran.

Hvarje finsk velocipedist bör vara medlem uti
Finska Cyklistförbundet.

Det första som vanligen händer er, är att ringen, i ett nu slaknar. Detta beror ofta på fel i ventilen. Har ni en Dunlop-ventil, så se till att ventilgummit är helt! Har ni en s. k. Morgan- & Wright-ventil, så gjut en droppe olja uti den, pumpa upp ringen och fortsätt resan! Håller ringen då ej, så har ni ohjelpigt genomsting och bör reparera. — Med en ring af Dunlop- eller Continental-systemet förfar ni på följande sätt: Töm all luft ur ringen och lyft af yttre ringen! Ni hittar lätt hålet genom att föra ringen mot ert ansikte, ty ansiktshuden är känslig för den ur ringen utströmmande luften. Hittar ni ej hålet, så pumpa upp inre ringen och lägg den i första bästa vattenfyllda dike! Då märker ni nog på bubblorna i vattnet, hvar luften strömmar ut. Rengör gummit kring det skadade stället med benzin eller sandpapper och dryp litet gummilösning därpå! Skär af det i reparationsasken befintliga gummityget en bit, som ni äfven fuktat med gummilösning! Tryck i ett par minuters tid lappen hårdt mot hålet, och då den fastnat ordentligt, är ringen åter användbar.



Genomsting på en enkeltubig ring repareras så, att ni med den i reparationsasken befintliga sprutan gjuter in gummilösning i ringen och vänder ringen, så att lösningen hvilar mot det skadade stället. Reparationen går lätt — om den lyckas.

Brister en eller ett par ekrar i ert hjul, så lös med skiftnyckel.

Hela velocipedlagret slutförsäljes till inköpspris.

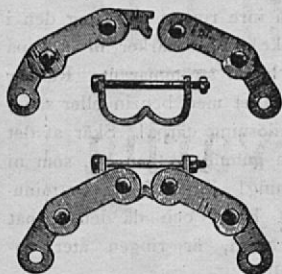
K. G. FORSSELL's sportaffär.

Fabiansgatan 29.

keln på deras vis-à-vis; i annat fall börjar hjulet kasta eller vinda, och gummiringen skadas. Brista flere ekrar så kan ni af närmaste telefonråd (om ingen ser det) fabricera provisoriska sådana, men sök er i alla fall genast vägen till en reparationsvärkstad!

Brister styrstången, så gör en provisorisk sådan af en stark björkgren! Den gör nog nytta i nödfall.

Får ni en pedal sned, att den ej vill rulla rundt, så stig af maskinen och trampa med hela er kroppstyngd på pedalen, i det ni något lutar maskinen åt motsatt håll från er sjelf!



Kedjereparatören.

Brister en sprint i keden, så kan den ersättas med en spik och litet koppartråd, men brister en kedjelänk, så kan ni ej sjelf reparera den, såvida ni ej har en *kedjereparatör* med er. Denna kan köpas för 1: 50.

Om en mutter ej håller fast, så bulta den emellan tvenne stenar, att gänghålet blir obetydligt ovalt. Muttern griper då bättre tag.

Begagna ej broms annat än i nödfall, ty den sliter ringen. Är ni utan broms, så stannar ni lätt maskinen genom att placera ena foten mellan framhjulet och gaffelkronan samt trycka skosulan hårdt mot ringen.

»Bättre brödlös än rådlös» och »alla sätt äro bra utom de tråkiga», äro tvenne ordspråk, som ni vid inträffande missöden ständigt bör hafva i minnet. Vi träf-

Hela velocipedlagret slutförsäljes till inköpspris.

K. G. FORSSELL's sportaffär.

Fabiansgatan 29.

fade en gång en turist, hvars velociped genom att veflageraxeln brustit var komplett omöjlig att framdrifva genom trampning. Mannen följde ej det goda rådet: »mycket bedit är hälften vunnet.» Han skrufvade lös pedalfefvarna, sänkte sadeln och sparkade sig så framåt med sjumilasteg. Han var en sann cyklist.

Velocipedens skötsel bör vara hvarje cyklists a. b. c. Se här de enklaste regler:

Olja lagren, när ni tycker er ha åkt c:a 100 km., d. v. s. för er vanlig velocipedist minst hvar annan vecka. Är lagret utan olja, så förstöres det genom några minuters ridt, då däremot för mycken olja aldrig är till skada. Glöm ej att olja pedalerna, om dessa också äro svårare mottagliga för velociped-nektarn än de andra lagren!

Får ni maskinen nedstänkt af smuts, så gnid ej genast ren den, ty då skråmar ni lätt emaljen. Med trassel



Velocipedborstar 1 mk 50 p.

eller en mjuk borste torkar ni af den värsta orenligheten och då maskinen stått några timmar gnider ni den ren med en mjuk, helst äfven våt trasa. Förnicklade ställen kan ni däremot genast blanka så mycket ni vill.

Låt ej velocipeden stå ute i regn, ej heller i starkt solsken vid en vägg, ty i det senare fallet kunna ringarna explodera.

Åk alltid med hårdt pumpade ringar! Känn då och då efter att alla muttrar äro tilldragna!

Hvarje finsk velocipedist bör vara medlem uti
Finska Cyklistförbundet.

Då ni rengör maskinen, så tag ej sönder den i dess enkla beståndsdelar! Mången vetgirig ungmö eller yngling har försökt att utgrunda en velocipeds hemligheter, med den påföljd, att velocipeden i en större korg fått transporteras till närmaste montör. Rengör ni lagren, så spruta endast genom dem med petroleum, hvarvid ni dock bör gå varsamt tillväga, ty petroleum och olja äfvensom andra fettämnen äro gift för gummiringarna. Keden rengör man lättast genom att tvätta den i petroleum, låta den någon timme ligga i olja och därpå noga torka af den. Bestryk den med grafit eller talg, så löper den sedan lätt och ljudlöst! Håll keden mestadels torr, ty oljar ni den för mycket, så fäster sig en mängd dam på den. En välskött ked är hufvudvilkoret för att velocipeden skall löpa lätt. Förnicklingen blankas bäst med en sämsklapp.

Då ni lägger velocipeden till hvila efter sommarens vedermödor, gör ni bäst i att ej handla som en viss dam, hvilken plockade lös allt som var lösttagbart på maskinen, smorde in ringarna med vaselin och lade alltihop ned i källaren. — Nöjet kostade henne nya ringar Fmk 60- omförrnickling af vissa delar Fmk 20, hopsättning, rengöring etc., etc., in summa 90 mk.

Velocipeden förvaras bäst hängande eller stående upp- och nedvänd i lindrigt uppvärmdt rum, s. s. i en tambur.

Ringarna böra pumpas något litet ett par gånger under vinterns lopp, och alla förnicklade delar, äfvensom kjeden, smörjas in med fett. Att taga isär maskinen, är absolut onödigt och förorsakar endast extra besvär, då ni om våren åter skall sätta ihop den. *Tuenne ynglingar.*

Alla sorter *finska frimärken*, sorterade eller osorterade, tvättade eller otvättade, köpas pr kontant, kan också i byte gifva begagnade frimärken från andra länder.

Th. Baltscheffskij.

Högbergsg. 33. Från 1:ta Juni Boulevardsg. 17.

Träffas mellan 2—4 e. m.



Tillverk- ning:

1894—47,000

1895—53,000

1896—72,000

1897—83,000

1898—115,000

„Crescent“ 1899—135,000

Ingen fabrik kan framlägga sådana siffror öfver sin tillverkning och då densamma stått i förhållande till efterfrågan, så är bevisligen ingen maskin i hela världen så eftersökt som

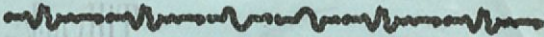
„Crescent“

säljes

S. Esplanadgatan 2.

(invid Salutorget).

Det finns endast en god velociped i världen och hvarje nybegynnare tänker han har den.



Världens förnämsta Velocipeder

de amerikanska

„Columbia” och „Dayton”

de engelska

— „Swift” —

samt tyska

„Dürkopp”


erhållas under tillförlitligaste garanti

i

G. F. Stockmanns

Velociped-depot.

OBS.! Största lager i Finland af velocipeddelar och tillbehör!



Läraren: »Hvarför kan människan ej lefva utan luft?»
Lille Karl: »Man behöfver den till de pneumatiska ringarna!»

